

Steyr Puch 500

MOTORNYTT måndag 2 december
Föregående fredag 29 november

1. Volvo XC60 Coupé – sportigare linjer och mer elektrifiering

20 november 2019

Volvo breddar sitt modellprogram med sportigare suvar. Konkurrenterna är flera och Volvo Cars ser stor potential i att erbjuda fler karossvarianter. Kommande Volvo XC60 Coupé angriper BMW X4 och Mercedes GLC Coupé med tuffare design och hög grad av elektrifiering.



Volvo Cars vd Håkan Samuelsson har redan officiellt uttalat sig om att sedaner är hetare än kombi. I princip finns kombimarknaden endast hos oss i Nordeuropa. På viktiga affärsområden som USA och Kina är det suvar, crossover samt fyrdörrars sedaner som gäller. Volvos bästsäljare är XC60 samt XC40 och förhoppningarna på USA-byggda S60 är stora.

Men alla kunder vill inte ha en praktisk suv, många anser att looken är klumpig och osportig. Därför finns crossoversuvar, BMW har en line-up med sina ”jämna” X-modeller X2, X4 och X6. Rykten säger att en jättelik X8, baserad på X7, också är på gång. Audi kör med Sportback-tillägg för att stuka om sina vanligare Q-versioner (senast i raden är sprillans nya e-tron Sportback) och Mercedes erbjuder coupéversioner av GLC och GLE, men även de mindre GLA och GLB planeras som coupeéer. Porsche har sin Cayenne Coupé, och fler versioner lär följa. Utbudet ökar hela tiden, och det är anledningen till att även Volvo länge undersökt att göra coupécrossovers av sina tre XC-modeller – 40/60/90-serierna.

LÄS OCKSÅ: Vi tittar närmare på Volvos elbil XC40 Recharge

Redan har Geely Auto Groups egen inhouse-teknikfirma CEVT levererat anpassad teknik för Geely samt Lynk & Co på den mindre CMA-plattformen. Geelys nyaste, modellen Xing Yue, benämns som ”Sport Coupé SUV” och är i grund och botten lik Volvo XC40. Med sportigare exteriördesign. Liknelsen med exempelvis BMW X4 är mer än slående. Kommande versionen Lynk & Co 05 är en liknande coupécrossover som tar sitt ursprung i den mer boxiga 01-modellen. På liknande vis är nya Polestar 2 en sportigare coupéversion av Volvos elbil XC40 P8 AWD Recharge.



Snudd på sist på bollen gör Volvo verklighet av XC60 Coupé, baserad på populära 60-serien.

Men Volvo Car Group vill även förädla sin globala säljsuccé XC60. Coupéversionen, med internt projektutvecklingsnamn V424, skulle i princip se ut som vanliga XC60 bak till C-stolpen, bakdelen får en mer sluttande fastback-liknande baklucka. Givetvis krymper bagageutrymmet något men själva kupén blir i princip oförändrad från vanliga XC60. Designen får betydligt mer sportig utstrålning där livsstil och attityd är viktigare än fyrkantigt bagage. Ny design på baklucka och bakljus kommer att sticka ut från den gängse formnorm vi lärt oss av Volvo, men den starka designtrion Ingenlath-Page-Missoni är på det klara med att inte förändra det nya och populära formspråket som inleddes med nuvarande XC90 som debuterade 2014. Räkna ändå med att det sportigare tilltaget kommer att ge Volvo möjlighet att förnya andra modellvarianter på liknande vis.

Drivlinorna för XC60 Coupé följer SPA-plattformens övriga uppdateringsflöde där förbränningsmotor med 48-voltsbaserad mildhybridsteknik tituleras ”B” (“brake recuperation”, bromsregenerering) och “T” för laddhybrid (tidigare “Twin Engine”). Effektspannet blir 197 (B4) till 405 (T8) hästkrafter. Någon renodlad elbil ”P” (”Pure”) baserad på nuvarande SPA är inte planerad men kommer på nästa plattformsgeneration, SPA2. Produktionen av kommande XC60 Coupé är anpassad till att ske i både Europa, Kina och USA.

Volymmässigt kommer en coupévariant inte att ersätta vanliga XC60 men tillskottet produktion- och försäljningsmässigt är betydligt enklare att åstadkomma än när Volvo senast byggde komplicerade C-versioner på S40/V50 baserade på den med Ford gemensamma plattformen ”P1”. Då var volymerna på modellerna C30 och C70 förhållandevis små och omgörningarna betydligt mer komplicerade. Därför är synergieffekterna nu betydligt större och lättare att genomföra på XC-modeller eftersom de tekniska förändringarna i sammanhanget är milda.

Lämplig tidpunkt för lansering av XC60 Coupé borde vara i samband med övriga tekniska och designmässiga facelift som inträffar halvvägs in i produktionscykeln modellår 2021/2022.

Designhistorik coupésuvar



Exakt när kombinationen av suv och coupé skapades allra först är svår att definiera men så kallade rally-raid-bilar som används i terräng- och ökenrallyn som klassiska Paris-Dakar (numer Dakar Rally) är startembryot. Modifierade sandbuggys anpassade för höga hastigheter fann sin form i tävlingsbilar som exempelvis Mitsubishis legendariska rallybilar Pajero Evolution. Under flera år prenumererade Pajero Evolution på Dakarsegrar, i princip ohotad. I modern tid var det i första hand BMW X6 och Mercedes GLE Coupé som öppnade upp dörren för den nya blandningen av karosstilar.

Geelys coupésuvar



Lynk & Co 05

Baseras på märkets första modell 01, som i grund och botten tekniskt är en förlängd Volvo XC40. Nya Lynk & Co 05 är en sportig coupécrossover med tydliga drag av BMW X4. Lynk & Co kommer börja lansera nya 05 under 2020. I nuläget är 05-modellen inte aktuell för introduktion i Europa.



Geely Xing Yue

Kusin till Lynk & Co 05 och Geelys första egna bil baserad på den i Göteborg utvecklade CMA-plattformen. Finns i versionerna 300T, 350T samt 400T som på ”Volvo-språk” betyder T3 (3-cyl 1,5 liter), T4 (4-cyl 2,0) samt T5 Twin Engine (1,5+elmotor). Initialt kallades bilen FY11, modellnamnet Xing Yue betyder på mandarin ”ödmjuk/känslig”.

Av Hans Hedberg

RECHARGE

2. Efter kvalitetsproblemen: Taxiförarna har tröttnat – nu stäms Tesla

Publicerad 2019-11-22, 06:13

Nästan ett verkstadsbesök i månaden – både småbuggar och allvarliga fel.



Att byta till eldrift kan vara ett smidigt sätt för taxibolagen att kapa kostnaderna – åtminstone på drivmedel. Vi har tidigare skrivit om intressanta siffror från en svensk Teslataxi som rullat över 40.000 mil, och där föraren hävdade att bilen inte kräver mer reparationer än bilar med förbränningsmotor.

Men alla är inte lika nöjda. Ett taxibolag i Umeå bytte nyligen ut firmans Teslabilar mot Audi e-tron på grund av kvalitetsproblem.

"Ingenting har fungerat. Tesla gör de sämsta bilarna. Det har varit för mycket fel, för dålig kvalitet och när närmsta verkstäderna finns i Stockholm så har kostnaderna blivit overkligt höga", sa bolagets marknadschef till Västerbottens-Kuriren.

Nu kommer fler vittnesmål om kvalitetsproblem på tidigt byggda Tesla Model S, den här gången från Nederländerna. Precis som i många andra länder har flygplatsen i Amsterdam infört regler som ska gynna elbilstaxi för att sänka utsläppen – vilket varit en guldaffär för både flygplatsen och Tesla.

33 verkstadsbesök på tre år

Men för taxibolagen som köpt bilarna har det inte varit lika roligt. En Model S har varit inne för reparation 33 gånger på tre år – alltså nästan en gång i månaden.

Nu väljer fyra taxiförare att stämma Tesla för kvalitetsproblemen, och de kräver pengarna tillbaka, skriver tidningen NRC Handelsblad.

Taxiförarna har haft både småbuggar och mer allvarliga problem med vindrutetorkare, blinkers, backspeglar som justerar sig själva, klickande ljud i kurvor och vid inbromsning, rostande bromsar, fel på elmotorerna, fel på fjädringen och kondens i baklamporna. Vid ett tillfälle öppnades en dörr mitt i en kurva.

Felen har inneburit att bilarna stått stilla långa perioder och inte kunnat användas på grund av långa väntetider på service och reparationer. Tesla skickade också ut en uppdatering som förkortade räckvidden vilket innebär att bilarna oftare står stilla vid en laddare.

Precis som i Sverige infördes också regler som förbjöd taxiförare från att ladda vid Teslas vanliga Supercharger. Nu tvingades taxiförarna ladda på en annan plats och betala för laddningen.

Teslas officiella svar är att bilarna slitits onormalt hårt eftersom de rullat som taxi. Tesla har också erbjudit gratis reparationer långt efter att garantiperioden gått ut. Tesla ifrågasätter dessutom varför de missnöjda taxiägarna inte bara sa upp leasingkontraktet.



Eltaxibolag i konkurs – byter Tesla mot Audi



Tesla Model S som taxi: Så klarar sig batteriet efter 40.000 mil



Av Erik Söderholm

3. Mini John Cooper Works GP är grymmaste modellen hittills

Publicerad 2019-11-21, 09:41

Mini John Cooper Works GP är nu officiell I sin tredje tappning. Den följer upp sina nam-nar från 2006 och 2013. Premiären som skedde under den pågående Los Angeles Motor Show och är Minis andra present till sig själv sedan på sitt 60:onde år i livet. Den första är den eldrivna Mini Cooper SE, som presenterades tidigare i år.



Nåväl, vad är Mini John Cooper Works GP för bil då? Under huven sitter en fyrcylindrig, turbo-matad 2-litersmotor på som ger 306 hästar mellan 5.000 och 6.250 varv. Det maximala vridmo-mentet på 450 Nm finns tillgängligt mellan 1.750 upp till 4.500 varv.

Växla manuellt får man, till många entusiasters förtret, inte göra själv utan en åttastegad Steptronic-låda är enda alternativet. För att få maximalt med grepp ut ur böjen har John Cooper Works GP en mekanisk diffbroms på framaxeln.

0–100 km/h är avklarat på 5,2 sekunder och toppfarten ligger på 265 km/h. GP-modellen är också 10 millimeter lägre än vanliga John Cooper Works och har fasta motorfästen. För att bli extra snabb på bana har Mini skrotat baksätet för att lätta bilen, och på baksätets plats finner man istället ett stag som gör bilen vridstyvare.

Utvändiga, noterbara detaljer är röda bromsok och en väl tilltagen spoiler i bakänden. Avgas-systemets slutrör är två till antalet och mäter 90 millimeter i diameter. Enligt Mini ger dessa "en ljudbild som matchar bilens prestanda".

Mini John Cooper Works GP ska byggas I en begränsad upplaga på 3.000 bilar. Säljstarten sker i mars nästa år och Mini rapporterar att den får ett pris från 500.000 kronor, preliminärt.

Av Patrik Lundin

4. Mercedes-Maybach GLS 600 4Matic får 558 hk hybrid-V8, ultralyx i storformat

Publicerad 2019-11-21, 15:14, uppdaterad 2019-11-21, 16:14

Mercedes tillför nu en andra Maybach-modell till sortimentet, vid sidan av Mercedes-Maybach S-klass sedan. Allt är fokuserat på en maximalt lyxig upplevelse i det tvåsitsiga baksätet. Gillar du designen?



I det lilla segmentet "superlyxsuv" kan vi räkna in modeller som Bentley Bentayga, Rolls-Royce Cullinan, Range Rover Holland & Holland och nyligen presenterade Aston Martin DBX. Till denna exklusiva klubb kan vi nu lägga till Mercedes-Maybach GLS 600 4Matic.

Frågar vi Porsche så vill de säkert ha med Cayenne Turbo S E-Hybrid i ovanstående gäng. Prestandamässigt kvalar den in med en systemeffekt på 680 hk och 900 Nm, samt 0–100 på 3,8 sekunder. Prislappen börjar vid 1,7 miljoner kronor.

Riktigt så stark är inte Mercedes-Maybach GLS 600 4Matic men den har en unik version av den beprövade 4,0-liters V8:an med dubbla turbo. Toppeffekten anges till 558 hk (410 kW) vid 6.000 rpm med 730 Nm tillgängligt i intervallet 2.500–5.000 rpm. Till detta kommer ett 48V lätthybridsystem med 22 hk och 250 Nm. Allt som allt tillräckligt för 0–100 på 4,9 sekunder och en elektronisk fartspärr begränsar toppfarten till 250 km/h.

Designmässigt har Mercedes gjort flera förändringar, jämfört med en "vanlig" GLS. Nästan hela fronten har hoppat ner i krombadet och fått en unik Maybach-grill, även trösklarna och avgasutblåsen bak har fått samma skinande behandling. En annan utmärkande detalj är 22-tumsfälgarna, med 23 tum som tillval.

Trots en längd på 5,2 meter är Mercedes-Maybach GLS 600 4Matic endast fyrsitsig, med stort fokus på baksätet där vi bland annat hittar massagestolar och kylskåp för att hålla champagnen rätt tempererad. En inre skiva separerar baksätet från bagageutrymmet och Mercedes utlovar en mycket effektiv bullerdämpning. Baksätet har även en extra luftkkonditionering, förmodligen för att en stor del av den tilltänkta kundkretsen finns vid varmare platser.

Luftfjädringen sänks när bilen står stilla och dörrarna öppnas, samtidigt som de elektriskt styrda fotstegen vid trösklarna också sänks ner. Vill man öka komforten ett steg till finns "E-Active Body Control" som tillval.



Försäljningen av Mercedes-Maybach GLS 600 4Matic inleds under våren och produktionsstarten är planerad till sommaren 2020. Några svenska priser är inte klara ännu.

Mercedes-Maybach G 650 Landaulet – sista G-Wagen blir superlyxig med V12

Vision Mercedes-Maybach 6 Cabriolet – 5,7 meter superlyx elbil med 750 hk
ARTIKEL FRÅN RECHARGE

Mercedes-Maybach S 600: Förbluffande prisvärd

Mercedes-Maybach Ultimate Luxury Concept – är det världens lyxigaste suv?
ARTIKEL FRÅN RECHARGE



Av Pär Brandt

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Aston Martin DBX officiell – märkets första suv

20 november 2019

Aston Martin går i samma spår som många andra lyxbilstillverkare och släpper nu en suv. Aston Martin DBX är en pjäs på över fem meter och drygt 2,2 ton som skjuter på bra med hjälp av en V8 under huven.



***FILM*: https://youtu.be/jk0Zrv8Q1-M**

Aston Martin presenterar sin första suv på Los Angeles Autoshow som öppnar på fredag. Aston Martin DBX överraskar genom att vara en fullstor, femdörrars suv i klass med Maserati Levante, medan konceptversionen vi har sett tidigare var en betydligt sportigare tredörrars coupé.

Designen döljer storleken en smula, det är svårt att se att DBX mäter hela 5,04 meter i längd och 1,68 meter i höjd. Bagageutrymmet sväljer 632 liter och vikten är 2 245 kilo.

DBX övertar märkets fyraliters V8 från DB11 och Vantage. Dubbelturbomaskinen ger 550 hästkrafter och hela 700 newtonmeter till de fyra hjulen. 0-100 km/h går på 4,5 sekunder och toppfarten är 291 km/h.

Bilen kommer att byggas i Aston Martins nya fabrik i Wales, med leveransstart under våren 2020.

Standardutrustningen inkluderar skinninredning, innertak i Alcantara och 22-tumsfälgar. Priserna startar på ca 2 100 000 kronor.

De 500 första kunderna får det speciella ”1913-paketet”, namngett efter fabrikens grundande. Det som i detta paket ska väcka köpbegäret är den sedvanliga anhopningen av blanka skyltar där det står ”1913” samt en bok om bilen, signerad av styrelseordförande Marek Reichman. Köparna inbjuds dessutom till ett cocktailparty i samband med leveransen. Som om inte detta vore nog har företagets vd, Andy Palmer, lovat att personligen kvalitetskontrollera de 500 första exemplaren innan leverans.



DBX innebär ett stort steg för det 106-åriga företaget. Andra lyxbilstillverkare – Maserati, Rolls-Royce och Bentley – som slagit in på suv-segmentet har sett produktionsvolymerna öka, och Aston Martin har tveklöst samma förhoppningar.

2019 ligger tillverkningsvolymen på drygt 6 000 bilar, men förhoppningen är att dubbla försäljningen till 2023 med hjälp av DBX.



GALLERI
Aston Martin DBX
40 bilder

Mikael Stjerna

6. Porsches elbil blir försenad

2019-11-21

Så länge måste kunderna vänta



Porsche har drabbats av problem med nya elbilen Taycan. De ber nu kunderna om ursäkt för att bilen blir cirka 2,5 månad försenad.

– Bilen är utvecklad från scratch och byggs i en helt ny fabrik, uppger Porsche till kunderna.

Hör du till dem som beställt en ny Porsche Taycan och hade hoppats att få bilen i januari? Då får du ge dig till tåls minst ett par månader till. Porsche har börjat meddela kunderna som beställt bilen att den är försenad, åtminstone till slutet av mars månad. Det handlar om 8-10 veckors försening enligt Porsches utskick till kunderna:

Förseningar i produktionen

Taycan är vår första helt elektriska sportbil. Bilen är utvecklad från grunden och tillverkas i en helt ny fabrik. Alla Porsche-anställda har arbetat med fullt tryck för att börja leverera Taycan som planerat i januari. Som ett resultat av den enorma komplexiteten kring produktionen av Taycan måste vi ändå rapportera att leveransdatumen tyvärr är något försenade.

Vi förväntar oss för närvarande förseningar på cirka åtta till 10 veckor, och en ny produktionstid för din bil kommer att kommuniceras genom din säljare så snart detta är klart. Vi ber om ursäkt och garanterar att vi kommer att göra allt vi kan för att leverera din Porsche Taycan så snart som möjligt.

Förseningen är ganska anmärkningsvärd, eftersom serietillverkningen startade redan i september i år. Det betyder att produktionen pågått i 7-8 månader när leveranserna startar. Porsche kommer inte med någon mer förklaring till den märkliga väntetiden, mer än att bådfe fabriken och bilen är ny.

Porsche Taycan tillverkas i en nybyggd fabrik i Zuffenhausen i Tyskland, och Porsche har nyligen gått ut och berättat att de ska anställa fler då intresset för bilen är enormt stort. Tidigare var planen att sälja 20 000 bilar per år, men det målet har Porsche fått höja. Kunderna verkar stå i kö för bilen, trots att Turbo-versionen kostar från 1,7 miljoner kronor. Dock har Porsche nyligen visat upp en instegsversion, Taycan S, som kostar från 1 170 000 kronor.

Redaktören bytbil

RECHARGE

7. Nya laddhybrider 2020: Över 20 intressanta modeller på ingång

Publicerad 2019-11-13 20:02, uppdaterad 2019-11-15 10:38

De närmaste månaderna börjar över 20 nya laddhybrider säljas i Sverige. Här är modellerna du behöver ha koll på.De allra flesta stora biltillverkare har insett vikten av att lansera nya elbilar och laddhybrider om inte annat så för att minska risken för höga bötesbelopp när EU inför tuffare utsläppsregler. Du som är på jakt efter en laddhybrid kommer snart ha betydligt fler modeller än idag att välja på. Här nedan listar vi de nya modeller som snart är på ingång.



Audi A3, A6, A8, Q3 och Q7 TFSI e

Audi har en riktig laddhybridoffensiv på gång. Suv-modellen Audi Q5 är redan "laddhybridiserad" – vi har redan provkört den – och likaså A7 Sportback. Men snart kommer ännu fler modeller.

Många svenska köpare är nog nyfikna på Audi A6 som laddhybrid, men problemet är att den enbart kommer som sedan – någon kombiladdhybrid av A6 verkar inte vara aktuell.

Golfklassaren Audi A3 var tidigt ute med laddhybridteknik och uppgraderas nu med längre räckvidd. Även lyxlimpan A8 kommer som laddhybrid.

När det gäller suv-modeller ska Audi lansera en laddversion av Q3 samt en uppgraderad version av storsuven Q7, numera med dieselmotor. Även den har vi provkört och du kan läsa vårt omdöme här.

Räckvidden hamnar på "över fyra mil" enligt WLTP-körcykeln för modellerna vilket i ärlighetens namn knappast är klassbäst, särskilt inte i förhållande till bilarnas pris.



BMW 530e Touring och 330e Touring

Många Audiköpare som är nyfikna på A6 som laddhybrid kanske ska snegla på BMW istället om de är ute efter kombikaross. BMW ska nämligen lansera kombimodeller av både 330e och 530e.

Tekniskt lär det inte bli några större skillnader mellan sedanmodellerna och kombimodellerna. Elräckvidden lär hamna på omkring 4,5 mil som bäst. När BMW 530e Touring ska börja säljas är oklart men 330e Touring kommer sommaren 2020, och förhandsbokningen är öppen nu.



BMW X1 xDrive25e

Intresset för små suvar är stort, precis som suget efter laddhybrider. Därför är det inte överraskande att BMW ger sig in i laddbara småsuvskampen med Volvo XC40 T5 Twin Engine.

BMW X1 som laddhybrid blir fyrhjulsdriven och får en 1,5-liters bensinmotor. Systemeffekten blir 220 hästar och 385 Nm. Räckvidden på el lär hamna på omkring 4,5 mil som bäst i verklig trafik.

Produktionen av BMW X1 xDrive25e drar igång i mars nästa år. Priserna är inte klara.



BMW X3 xDrive30e

Även BMW:s suv-modell X3 kommer nu som laddhybrid, som komplement till den större modellen X5. Modellen har bensinmotor, fyrhjulsdrift och 4,6 mils elräckvidd enligt WLTP-körcykeln.

Laddversionen av BMW X3 har en fyrcylindrig bensinmotor plus eldrift och drivlinan ger totalt 292 hästkrafter och 420 Nm. En annan viktig detalj är att X3 xDrive30e får dragkrok och får dra 2.000 kilo.

Produktionen drar igång i december och säljstarten sker på andra sidan årsskiftet. Det svenska priset börjar på 599.900 kronor.



DS 7 Crossback E-tense

Citroëns lyxmärke DS har börjat sälja en laddhybridsuv med fyrhjulsdrift, 300 hästkrafter och en elräckvidd på 5,8 mil enligt WLTP-körcykeln. Priset ligger på 600.000 kronor. Det kommer även en framhjulsdriven version med lägre pris.



Ford Kuga och Explorer

Ford har två laddmodeller på ingång. Båda två kan beställas nu och leveranserna körs igång i april.

Först ut är kompaktsuven Ford Kuga med 5,6 mils elräckvidd och en prislapp på 436.200 kronor.

Den större och sjusitsiga Ford Explorer blir fyrhjulsdriven och klarar 4,4 mil på eldrift. Här ligger prislappen på rejält tilltagna 820.900 kronor, och den blir dessutom utan bonus eftersom den har för höga utsläpp.



Kia Ceed och XCeed Plug-in Hybrid

Både kombimodellen Kia Ceed SW och "designcrossovern" XCeed kommer som laddhybrider, som komplement till Kias laddversioner av Niro och Optima. De här modellerna kan mycket väl bli storsäljare i Sverige.

Kia Ceed Sportswagon Plug-in Hybrid och Ceed Plug-in Hybrid får en 1,6-liters bensinmotor plus eldrift och drivlinan ger totalt 141 hästar och 265 Nm. Någon officiell räckviddssiffra finns inte ännu men Kia siktar på mellan fem och sex mil.

Köparna får hålla tillgodo med att bagageutrymmet krymper en del på grund av batteriet. Priserna är inte klara men lanseringen körs igång i början av nästa år.



Jeep Renegade och Compass PHEV

Den stora Fiat/Chrysler-koncernen har knappast någon guldsits när det gäller att ställa om till eldrift. Biljätten ligger långt efter många konkurrenter.

Men nu kör Fiat/Chrysler igång produktionen av den första laddhybriden för europeiska köpare. Först ut blir suvarna Jeep Renegade och Compass. Båda kommer som laddhybrider 2020 och byggstarten är planerad till första kvartalet.

Exakt vilken teknik som finns under skalet i laddhybriderna återstår att se, men på bil-salongen i Genève visade Jeep upp både Renegade och Compass med laddhybridteknik och då hade de en turboladdad 1,3-liters bensinmotor som driver framhjulen plus en elmotor som driver bakhjulen. Maxeffekten blir 240 hästkrafter och räckvidden på eldrift ska hamna på omkring fem mil.



Jaguar, Land Rover och Range Rover

I-Pace är inte längre den enda elektrifierade modellen hos Jaguar- och Land Rover-koncernen. Range Rover Sport har börjat säljas som laddhybrid och snart följer fler modeller.

Inom en väldigt snar framtid kommer även Land Rover Discovery Sport och Range Rover Evoque som laddhybrider, enligt svenska generalagenten. Till hösten 2020 kommer även suvarna Jaguar E-Pace och F-Pace samt Range Rover Velar som laddhybrider.

Även terrängikonen Defender dyker upp med laddsladd.



Mercedes GLC 350e och GLE 350de

Nu i november är det säljstart för två nya laddhybrider från Mercedes, nämligen suvarna GLC och GLE.

Största nyheten både bildligt och bokstavligt är Mercedes GLE 350de. Bokstaven "d" innebär att den här modellen har dieselmotor, så den som åker på långresa får en lägre förbrukning än om modellen haft bensinmotor. Modellen får ett batteripaket på 31 kWh och en räckvidd på mellan nio och tio mil på eldrift enligt WLTP-körcykeln.

Även den lite mindre GLC-modellen får laddhybridteknik, men med bensinmotor. Mercedes GLC 300e 4Matic utmanar Volvo XC60 T8 och får även den 320 hästkrafter och 700 Nm totalt. Mercedes GLC 300e får en elräckvidd på omkring fyra mil enligt WLTP-körcykeln på grund av ett betydligt snålare batteri än i GLE (13,5 kWh).



Renault Captur E-Tech

Kompaktsuven Renault Captur säljer bra och det lär även den kommande laddhybridversionen göra. Renault har ju annars storsatsat på elbilen Zoe när det gäller elektrifiering, men nu kommer alltså även laddhybrider.

2020 lanseras Renault Captur E-Tech Plug-in med en 1,6-liters bensinmotor med partikelfilter och två elmotorer. Batteripaketet på 9,8 kWh ger en räckvidd på 4,5 mil som bäst.



Skoda Octavia iV

Skoda Octavia kommer i ny upplaga och en av de viktigaste nyheterna är att den dyker upp som laddhybrid. Batteripaketet är på 13 kWh och elräckvidden på 5,5 mil som bäst. Lansering efter sommaren 2020. Priserna är ännu inte klara.



Toyota RAV4 Plug-in Hybrid

I flera år har Mitsubishi Outlander varit ensam om att kombinera laddhybridteknik med suv-kaross och hyfsat lågt pris. Det har varit ett riktigt framgångsrecept och bilen har länge legat i topp bland Sveriges populäraste laddbilar.

Nu får den dock konkurrens. En laddhybridversion av Toyota RAV4 är på ingång och den skulle mycket väl kunna bli en storsäljare med tanke på hur populär "vanliga" hybrid-RAV4 är.

Tyvärr finns inte så många teknikdetaljer om bilen ännu, men den blir starkare än hybrid-RAV4. Officiell lansering är den 20 november i samband med bilsalongen i Los Angeles.



Volkswagen Golf eHybrid och Golf GTE

Gamla trotjänaren Golf har kanske hamnat lite i skymundan nu när Volkswagen storsatsar med elbilen ID 3. Men faktum är att Golf precis visats upp i ny upplaga och den kommer som laddhybrid i inte mindre än två olika versioner, dels Golf eHybrid med 204 hästkrafter och dels prestandainriktade Golf GTE med 245 hästkrafter.

I skrivande stund är det oklart om den svagare Golf eHybrid ska säljas i Sverige. Fler detaljer samt prissättning av de olika modellerna sker i slutet av det här året.



Volkswagen Touareg R

Den här modellen är lite oväntad: Volkswagen ska lansera en prestandaversion av storsuven Touareg kallad "R", och den får laddhybridteknik. Den blir därmed först ut bland Volkswagens R-modeller med laddsladd.

Volkswagen Touareg R ska premiärvisas nästa år men tyvärr verkar den inte börja säljas förrän 2021. Några tekniska detaljer finns inte ännu så det är oklart om modellen får fyr- eller sexcylindrig förbränningsmotor och om den kommer gå på bensin eller diesel.

Den som inte vill vänta till 2021 kan hoppas på att Volkswagen börjar sälja laddhybridversionen av Touareg som redan finns i Kina. Den har en 2,0-liters bensinmotor plus eldrift.

Av Erik Söderholm

8. Galnaste modellen bilvärlden har skådat

2019-11-22

Teslas nya Cybertruck liknar ingen annan bil i historien



FILM: https://youtu.be/m7atGkba-Z8

Utseendet på Teslas nya pickup är redan en enorm vattendelare. Hatar eller älskar? Bilen lämnar ingen oberörd.

– Den liknar ingen annan bil du sett, säger Elon Musk. Hela världen instämmer i Tesla-vd:ns omdöme. Nya pickupen Cybertruck har hämtat inspiration från Stealth-bombare och sportbilsklassikern Lotus Esprit.

Resultatet är en pickup med ett utseende som delar världen i två läger: Hatar eller älskar. Ingen lämnas oberörd.

Bilen är mindre än de pickuper som dominerar marknaden i USA, till exempel bästsäljaren Ford F150, men genom effektivare utnyttjande av karossen är både innerutrymmena och flaket större enligt Elon Musk.

Bilen får dra tunga släp, uppemot 6 ton, enligt de första uppgifterna. Det är viktigt i USA där pickuper är n del av livsstilen och amerikaner ger sig ut på motorvägarna med båtar och andra fritidsprylar på släp.

Bilen kostar inte mer än andra pickuper trots att man inte behöver tanka den. Priset är från 39.900 dollar för den bakhjulsdrivna versionen med räckvidd på 40 mil enligt EPA-normen. I Sverige innebär det omkring 600 000 kr och en mindre realistisk WLTP-räckvidd på närmare 50 mil.

Den dyraste versionen med fyrhjulsdrift och tre motorer kostar 69 900 dollar och har en räckvidd på 80 mil. Det innebär ett pris på omkring miljonen i Sverige och en WLTP-räckvidd på över 90 mil.

Bilen kommer med unika tillbehör som ATV och elektrisk grill!

Redaktören bytbil

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Efter WLTP-stöket – ökad försäljning igen

19 november 2019

Volkswagen har fått ordning på sina problem med WLTP-tester av nya bilar och bra fart i bilhallarna i Tyskland och Frankrike. Det är två anledningar till att bilförsäljningen i Europa ökar igen.



När krav på förbrukningssiffror enligt den nya tuffare mätmetoden WLTP infördes förra hösten hade framför allt Volkswagen svårt att få fram testade bilar. Bilförsäljningen sjönk i hela Europa men i takt med att VW:s märken fick ordning på sina tester har försäljningen återhämtat sig.

Bara i oktober ökade Volkswagen-gruppen sin försäljning med 31 procent i oktober 2019 jämfört med samma månad förra året. Totalt ökade nybilsförsäljningen i Europa med 8,6 procent till 1,21 miljoner sålda bilar under oktober månad. Inom koncernen gick Porsche allra bäst med en ökning på 394 procent.

Renault-gruppen ökade sin försäljning i Europa med 13 procent och FCA-koncernen lyckades tack vare fina siffror från Alfa Romeo öka försäljningen med 2,5 procent.

Lika bra gick det inte för PSA-gruppen där Opels tapp på 27 procent drog ner hela gruppens resultat med 4,9 procent. En förklaring till Opels dåliga försäljning är att storsäljaren Corsa byts ut under hösten och vintern.

Tyskland är den marknad som till störst del ligger bakom den ökade försäljningen.

Det är framför allt i Tyskland och Frankrike som försäljningen tagit fart i höst. I Tyskland ökade nybilsförsäljningen med 13 procent och i Frankrike med 8,7 procent. I Storbritannien påverkar Brexit försäljningen negativt och britterna kunde räkna in en minskning med 6,7 procent.

Totalt har det sålts 13,3 miljoner bilar i Europa hittills i år och trenden är att försäljningen minskar totalt för hela 2019 jämfört med 2018 och analysföretaget LMC Automotive tror att 2020 kommer att bli ett minst lika dåligt år som 2019. Även världens största bilmarknad, Kina, räknar med en minskad nybilsförsäljning 2019 och 2020.

Jan-Erik Berggren

ALLT OM BILAR

10. MP:are önskade konkurs för svenskt bilföretag

Publicerad 22 nov 2019 08:51

En stor svensk bilåterförsäljare uppmanar till nybilsköp innan skattehöjningen vid årsskiftet. Det får en riksdagsledamot att gå i taket med en önskan om att företaget med tusentals anställda ska gå i konkurs. Efter hård kritik ber MP:s Lorenz Tovatt nu om ursäkt.



Riksdagsmannens tweet om att han önskar konkurs för en svensk bilåterförsäljare har väckt rejäl debatt.

Hedin Bil med över 2 500 anställda runtom i Sverige uppmanar på sin hemsida besökare att köpa ny bil innan skattehöjningen träder i kraft den 1 januari 2020 (då den mer verklighetsbaserade körcykeln WLTP ersätter gamla NEDC-cykeln i fordonsskatteberäkningen).

En del som läser uppmaningen tar den med en axelryckning, andra som är ute efter en ny bil kanske skyndar sig med i bilbytet för att undkomma tusentals kronor extra i årlig skatt. Och sedan finns det de som i stället förbannad på företaget Hedin Bil.

För det blev nämligen riksdagsledamoten Lorentz Tovatt (MP) som är statsrådsersättare för Isabella Lövin och med uppdrag i bland annat riksdagens trafikutskott. I fjol blev han känd som politikern som vägrar använda cykelhjälm då han anser att hjälmen kan trigga olyckor, och på Twitter i tisdags hamnade han åter i rampljuset/skottgluggen då han publicerade han en skärmdump på Hedin Bils uppmaning och kryddade bilden med följande formulering:

”Vad gäller sådana här företag så önskar jag inget annat än att de går i konkurs. Cyniska jävla klimathatare!”

Av Mattias Rabe

GRANTURISMO

11. Dodge Viper

Gran Turismo Magazine nr.1 2013

Viper – huggormen – är en av världens mest påtagliga sportvagnar. Visuellt maximerad och maskinellt överdriven har den bitit sig fast och blivit en ikon.



Det kan kanske förefalla som om världens stora biltillverkare alltid har järnkoll på vad de sysslar med. Men så är det inte alltid. Dodge Viper är ett bra exempel på hur ett bilprojekt kan slinka igenom storföretagens byråkrati utan att någon egentligen har signat av projektet enligt konstens alla regler.

Nu hade Viper aldrig kommit till utan den legendariske Bob Lutz bakom ratten hos 1980-talets Chrysler Corporation. Han ansåg att Chrysler, som höll sig flytande tack vare försäljningsframgångarna med minibussen Voyager, behövde en imagebyggare, en modern Cobra. Och just en modern tolkning av Cobran var vad Tom Gale och Chrysler Design skapade när man visade konceptet på Detroitsalongen 1989.

Publikresponsen blev minst sagt överväldigande. En så rå och muskulös sportvagn hade inte skådats på amerikansk mark sedan – ja AC Cobran. Lutz var glad, men kassan skral och Chryslers styrelse hade svårt att övertygas om projektets lönsamhet. Och Lutz fick därför rulla projektet framåt "utan att det kostade något". I klartext betydde det att kostnaderna belastade andra delar av verksamheten.

Den icke-existerande budgeten är förklaringen till att Vipern, när den stod klar för leverans till kund 1992, var en sällsynt rå sälle. Motorn plockades från trucksidan, en åttaliters V10-maskin med stötstänger som fick ett block i lättmetall istället för gjutjärn för att få ner vikten till 313 tunga kilogram. Några andra finesser fick inte plats i budgeten, och litereffekten stannade vid 50 hk/l, 400 totalt. En enkel stålram gjordes, och en del av fjädringskomponenterna lånades från pickup-linan.

Karossen gjordes i plast och inredningen gav ett fruktansvärt billigt intryck. Tack vare avsaknaden av komfortdetaljer vägde den första Viper RT/10 in på 1 490 kilo, men den var en riktig skrammelhög, med dieselkaraktär på drivlinan. Det är också förklaringen till att tidiga RT/10 är tämligen billiga att köpa idag; en imponerande best att både se och höra, men också en handfull att köra utan alla former av elektroniska hjälpmedel varken för bromsar eller drivning.



Försäljningen gick ändå riktigt bra, och Lutz lyckades nu få fram mer pengar till vidareutveckling av projektet, och när GTS-versionen kom 1996 hade det blivit en betydligt bättre och mer färdig konstruktion. Ramen var förstärkt för bättre vridstyvhet (vilket även den täckta karossen bidrog till), motorn var både lättare och starkare (nu 450 hk) och inredningen inte fullt lika påver. Luftkonditionering och dubbla airbags var också standard numera, men fortfarande inte ABS-bromsar. Med bra bromsar hade den varit svårslagen i det sena 1990-talets sportvagnsvärld. Det kunde snabbt konstateras när man började tävla med Vipern på allvar, och den visade sig köra ifrån allt annat i produktionsbilsväg. Förklaringen är att Viper är en i grunden mycket välbalanserad bil, med vikten centralt placerad och utmärkt fjädringsgeometri som garanterar ett bra mekaniskt grepp.

Redan i standardskick klarade den 1,0 g i sidoacceleration, och med slicks rundade den det mesta därute på banorna. Något som manifesterades i segern i FIA:s GT2-mästerskap 1997, som också följdes upp av en specialserie på 100 bilar försedda med en del av den aerodynamik som racebilarna använde, inklusive en stor bakvinge. Versionen döptes följdriktigt till GT2, och hade också aningen mer effekt än vanliga GTS. Bilarna gick åt som smör i solsken, och styrkta av detta beslöt man sig för att göra en klubbracingversion som debuterade 1999 under namnet ACR – American Club Racing. Fjädringen var bananpassat hård, vikten lägre (-23 kg) och effekten högre (+10 hk). Mellan åren 1999 och 2002 byggdes 819 exemplar som idag är 10–15 procent dyrare än GTS. Även de 360 exemplaren i “Final Edition” från 2002, lackerade i rött med vita stripes, brukar kosta lite extra jämfört med den vanliga versionen.

Efter sammanlagt nästan 17 000 Viper av första generationen var det dags för en ganska radikalt restylad ny bil 2003 – känd som den tredje generationen. Den började sitt liv som cabriolet, och var kraftigt bantad. Motorn hade, trots volymökning till 8,3 liter, nu kommit ner till en vikt på 230 kilo. Det gav utrymme för isolering, mer utrustning och bättre komfort utan att totalvikten skenade.

Coupén debuterade 2005 och den tog upp de viktigaste av ur-coupéns designdrag, som “dubbelbubbel”-taket och det säregna bakpartiet. Vikten steg något, men den förbättrade aerodynamiken fick nu toppfarten att öka till en bit över 300-strecket.



Ovanligt nog är den kanske bästa investeringen en coupé. Den coupé vi pratar om är av den första generationen, och då helst i någon av de begränsade serierna GT2, ACR eller Final Edition. Gissningsvis kommer de att vara de Viperbilar som kommer att få bäst värdeutveckling över tid. En titt på Blocket avslöjar svenska priser från i storleksordningen 300 000 kronor för en 20 år gammal convertible, till 750 000 för en sen coupé.

Redan tre år senare var det dags för nästa rejäla uppgradering, men mer av teknisk art. Nu togs ett rejält tag i trimmarsmedjan och effekten höjdes till 600 hästar tack vare högre varvtal (över 6 000 …) och mer avancerad motorelektronik. En ny växellåda och en fartkännande differentialspärr förbättrade sprinten till 100 km/h till 3,5 sekunder. Toppfarten var 325 km/h, och det var väl ingen tillfällighet att modifieringarna kom samtidigt som Chevrolet lanserade sin nya Corvette ZR1 på 638 hästar. I efterdyningarna av finanskrisen och Chryslers konkurs förbereddes Vipers nedläggning 2009 och den sista bilen byggdes den 1 juli 2010. Och så kanske det hade förblivit om inte ett nytt motorhuvud, Fiat-chefen Sergio Marchionne, hade tagit över Chryslers stafettpinne och i dagarna satt fart på produktionen igen – nu i dess femte generation, men alltjämt trogen originalkonceptet.

Förnamnet är nu SRT, men det spelar igen roll vilket av koncernens märken den har som familjenamn. En Viper är och förblir en Viper.

Totalt har idag nästan 30 000 Viper i de olika generationerna byggts, och vill man se bilen ur ett investeringsperspektiv bör man satsa på den första generationens coupé i någon av dess begränsade serier GT2, ACR eller Final Edition, som kommer att vara de Viperbilar som kommer att få bäst värdeutveckling över tid.

Eller så kan du bara köpa en Viper till rätt pengar och njuta av en av bilvärldens mest unika körupplevelser.

Det räcker också långt.

Text av Gunnar Dackevall





Klassiker

12. Grattis Lancia Fulvia!

Publicerad 2 december 2009

I dag när Beata och Beatrice har namnsdag hyllar vi en annan flicka också, Lancia Fulvia!



Fulvia är förvisso ett flicknamn men dagens namnsdagsbil är enligt traditionen hos Lancia uppkallad efter en romersk väg; Via Fulvia.

I likhet med de flesta andra bilmodeller som gått till historien var Fulvia inget kommitté-arbete. Fulvia var en mans verk och mannen var professor Antonio Fessia som också på sitt egensinniga vis konstruerat Lancia Flavia.

Fulvia var den sista nya modellserien framtagen i Lancias egen regi före övertagandet av Fiat och den överlevde detta med sju år till 1976.

Fulvia presenterades 1963 som efterträdare till Appia men ärvde ingen mekanik från företrädaren - allt var nykonstruerat.

Motorn var en V4 av Lancias traditionella snitt som kom att tillverkas i sex olika cylindervolymer mellan 1,1 och 1,6 liter.

Vinkeln mellan cylindrarna var så liten att man nästan kan tala om en rak motor där cylindrarna saxats och vinklats för att göra motorn så kort som möjligt. Topplocket var gemensamt.

Motorn drev på framhjulen och hela drivpaketet var mycket kompakt och monterat i en särskild halvram.

Fulvia presenterades först som en ganska kantig Berlina men snart kom de sportcoupéer som Fulvia förknippas och som med förare som the Stig, Rauno Altonen och Harry Källström fick många internationella framgångar i rally och på bana.

Fulvia var som de flesta Lancia konstruerade före Fiats övertagande ett tekniskt smycke. Hängivna ägare brukar tala om mekaniskt njutningsmedel.

Bill Boddy, den originelle chefredaktören för engelska Motor Sport, skrev att Fulvia i sanning var den bästa bilen i sin storleksklass.

Det var en tydlig känga till den stora presskollegan The Autocar, som givit det epitetet till den betydligt prisbilligare Triumph 1300.



Den fyradörrars versionen var lådlikt kantig och presenterades med 1091 cc och 58 hk på Genèvesalongen 1963. På hösten 1964 kom den vassare 2C med ytterligare 13 hk. Senare fanns effektstarkare versioner som kallade GT respektive GTE, något förvirrande för en bil av familjetyp med fyra dörrar.



Våren 1965 var det dags för den första Fulvia coupe - en klassiker redan från början och den första coupen som tillverkades av Lancia och inte av fristående karossbyggare. Den kom att finnas med flera effektsteg med namn som 1.2, 1.3,1.3S och 1.6HF.



Alla säger Zagato och det gjorde Lancia också vid introduktion hösten 1966 men de officiella benämningarna innehöll inte namnet på karossbyggaren. Det räckte med Zagato-emblemet på karossen. En formfulländad bil utan de lätt bisarra stilelement som Flavia Zagato uppvisade.



HF 1600 var rallybilen som var lättad på olika sätt men det fanns också en "lusso" där lyxen bestod av stötfångare, flera blanklister, fetare stolar etc, men effekten var densamma - 114 DIN.



Andra serien av Berlinan var färdigutvecklad när Fiat 1969 tog över Lancia.
Den fanns med en 1300-motor på 85 hk. Tillverkningen upphörde 1972.

Carl Legelius

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

13. Citroën lämnar WRC

21 november 2019

En toppförare av rang, Sébastien Ogier, lämnar Citroën inför säsong 2020. Det är anledningen till att hela teamet lämnar rally-VM.





Ett av rally-VM:s absolut mest framgångsrika team genom tiderna, kanske det mest framstående av alla, lämnar WRC. Citroën, som med Sébastien Loeb bakom ratten vann nio raka mästerskap mellan 2004 och 2012, har meddelat att de inte kör säsong 2020. Deras beslut grundar sig i att Sébastien Ogier, som vann sex raka titlar mellan 2013 och 2018 (först i Volkswagen, sedan i Ford), lämnar teamet.

– Detta är förstås en situation vi inte har önskat, men vi kan inte föreställa oss 2020 års säsong utan Ogier, säger Citroëns vd Linda Jackson.

Utöver att Citroëns förare har vunnit WRC-förartiteln nio gånger har teamet vunnit konstruktörstiteln åtta gånger. Totalt har Citroën vunnit 102 deltävlingar.

Mattias Rabe

SPORT BLADET

14. Lewis Hamilton avslutade F1 2019 med ett hattrick

1 december 2019, 15:57

Lewis Hamilton avslutade säsongen som mästare, med ännu en seger och ännu ett hattrick.



Mercedes brittiske världsmästare ledde säsongsfinalen i Abu Dhabi från start till mål, han kontrollerade varenda meter och avslutade säsongen som den sexfaldige världsmästare han är. Med pole position, seger i racet och tävlingens snabbaste varv. Han ledde dessutom varje varv under loppet.

– Vilket race, vilken helg och ett stort tack till alla som jobbar för teamet både på banan och i fabriken, säger Hamilton när han passerar mållinjen.

– Jag är väldigt stolt och oerhört tacksam över detta fantastiska team. Vem hade trott att vi skulle ha den här styrkan att jobba vidare så hårt efter det att vi säkrat vår tolfte VM-titel? Det är oerhört starkt.

Lewis Hamilton avslutar F1 2019 på topp

Bakom honom körde Red Bulls Max verstappen in som tvåa, men han var distanserad av Hamilton på en bana där Mercedes dominerat de senaste sex åren.

– Jag ska se till att jag både tar lite ledigt den här vintern, men också jobba hårt så att jag kommer tillbaka laddad och ännu bättre nästa år, säger Max Verstappen.

– Det känns skönt att avsluta säsongen som trea i VM.

Charles Leclerc, Ferrari, gick i mål som trea, men riskerar en diskvalificering eftersom Ferrari hade tankat i mer bränsle än vad man angivit till det internationella bilsportförbundet (FIA) inför loppet. Valtteri Bottas, som startade sist, körde in sin Mercedes på plats fyra.

Lewis Hamilton har redan säkrat sin sjätte VM-titel och väntar nu på att nästa säsong ska starta - i mitten av mars 2020.

Av Anna Andersson

SLUT